

the innovation shows that there is a lot of space for this kind of collaboration and high potential to start it. The important thing is support this activities through the proper regulation in the university (exemplary taking this kind of collaboration in the researchers assessments) and by the national regulation (supporting low and clear rules). The investment in it will be beneficial in the future for universities, industry enterprises and whole economy.

References:

1. Rajalo S Vadi M University-industry innovation collaboration: Reconceptualization // Technovation. - 2017. <http://dx.doi.org/10.1016/j.technovation.2017.04.003>.
2. Guerrero M Urbano D Herrera F Innovation practices in emerging economies: Do university partnerships matter? // The Journal of Technology Transfer. - 2017. doi:10.1007/s10961-017-9578-8.
3. Scandura A University-industry collaboration and firms' R&D effort // Research Policy. - 2016. - vol. 45 (9). - P. 1907 - 1922.
4. Lakemond N Bengtsson L Laursen K Tell F Match and manage: the use of knowledge matching and project management to integrate knowledge in collaborative inbound open innovation // Ind Corp Change. - 2016. - vol. 25 (2). - P. 333-352.
5. Cornell University, INSEAD, and WIPO The Global Innovation Index 2016: Winning with Global Innovation // Dutta S Lanvin B Wunsch-Vincent S eds. Ithaca, Fontainebleau, and Geneva. - 2016.
6. Villani E Rasmussen E Grimaldi R. How intermediary organizations facilitate university-industry technology transfer: a proximity approach // Technol. Forecast. Social. Change. - 2017. - vol. 114. - P. 86 - 102.
7. Chai S Shih W Bridging science and technology through academic-industry Partnerships // Res. Policy. - 2016. - vol. 45 (1). - P. 148 - 158.
8. Brown R Mission impossible? Entrepreneurial universities and peripheral innovation systems // Industry and Innovation. - 2016. - vol. 23 (2). - P. 1-17.

Мальцев М. М.⁴

АНАЛІЗ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Сучасна конкурентна боротьба на ринках світової морської торгівлі має тенденції до змін в співвідношенні між обсягами випуску товарів та послуг і місцем основних, орієнтованих на експорт галузей, в світовому розподілі праці. Рушійною силою в розвитку ринкових відносин в Україні повинна стати конкуренція між підприємствами. Морські торговельні порти, які є важливою ланкою економіки України і, зокрема, системи її зовнішньоекономічних зв'язків, стають активною частиною великого і дуже динамічного конкурентного середовища. Саме тому в їх розвитку спостерігаються тенденції використання новітніх логістичних технологій та перехід на якісно новий рівень розвитку, який передбачає виконання не тільки основних портових операцій, але й надання цілого спектру додаткових логістичних послуг. У той же час однією з актуальних проблем розвитку морських торговельних портів є значний рівень фізичного зносу основних виробничих фондів, а також їх моральна застарілість. Це пов'язано з виникненням великої кількості економічних

⁴ аспірант кафедри маркетингу та бізнес-адміністрування ДВНЗ "Приазовський державний технічний університет", м. Маріуполь, Україна

проблем у діяльності морських торговельних портів України, розв'язання яких повинно сприяти їх інтеграції у світову транспортну систему на базі нової стратегії розвитку та функціонування.

Україна за своїми можливостями вважається великою морською державою і має дуже сприятливе геополітичне положення з точки зору забезпечення транзитних перевезень через свої торговельні порти. Ці можливості поки що не перетворилися у реальність. Потенціал використовується у неповному обсязі за багатьма причин, у тому числі за нерозробленістю питань розвитку та функціонування морських торговельних портів у конкурентному середовищі, що створює проблемну ситуацію, яка вимагає свого розв'язання. Більше 40% зовнішньоторговельних вантажопотоків України проходять через причали її портів, які в значній мірі впливають на формування позитивного сальдо зовнішньої торгівлі [1]. Конкурентне середовище морських торговельних портів характеризується своїми чинниками, які формують конкурентоздатність порту.

На сьогодні основними факторами, що стримують розвиток національного судноплавства є: відсутність попиту національної зовнішньої торгівлі на послуги з морського перевезення вантажів (обсяг морських перевезень вантажів через українські порти флотом під Державним прапором України зараз складає менше 7 %) [2, с. 99]; відсутність в країні належного інституційного середовища: морського права, транспортної логістики, розвиненої практики фрахтування суден, слабкість національної фінансово-кредитної системи (щодо обслуговування морських перевезень та судноплавства), високе загальне податкове навантаження на судноплавство. Для формування стратегії розвитку портів в умовах маргінальної української економіки необхідно виявити ці чинники та оцінити їх за ступенем впливу на конкурентоздатність.

Проведене дослідження свідчить про суттєві зміни у пріоритетності їх впливу, що склалася на сьогодні. Якщо до цього часу домінувала точка зору, що найбільший вплив на конкурентоздатність портів має вартість навантажувально-розвантажувальних робіт та інших портових послуг, то опитування і аналіз його результатів свідчать, що на цій точці зору залишилися тільки представники портів. Експерти інших груп на перше місце поставили якість портових робіт і послуг, серед елементів якої головна роль належить терміну проходження вантажів через порт та інформаційному забезпеченню цього процесу. Це свідчить про те, що для підвищення ефективності роботи портів і формування стратегії їх розвитку у конкурентному середовищі керівництву слід змінити акценти у своїй роботі приділяючи основну увагу фактору, який названий першим.

Список використаних джерел:

1. Review of Maritime Transport 2015, Report by the UNCTAD secretariat. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://archive.unctad.org/templates/webflyer.asp>
2. Липинська О.А. Торговельне судноплавство України: перспективи розвитку / О.А. Липинська., Л.М. Крисюк // Регіональні іннов ації, № 47- 2012 – с. 99-107.